

ДОСЛІДЖЕННЯ ТЕХНОЛОГІЧНИХ ПОКАЗНИКІВ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА ФУНКЦІОНУВАННЯ ПІДПРИЄМСТВ ПРОМИСЛОВОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Чернецька-Білецька Н.Б. , Потапенко Е.В., Рязанцева А.К.,
Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля

Промисловий залізничний транспорт є різновидом транспорту незагального користування, при цьому він об'єднує виробників різних регіонів держави за рахунок забезпечення доставки вантажів від магістрального транспорту до вантажовласників та навпаки. Тому у складі транспортного комплексу стійке функціонування системи підприємств промислового залізничного транспорту (ППЗТ) є суттєвим фактором формування надійної та гнучкої технології доставки вантажів та стабільного закріплення виробників та споживачів товарів.

В сучасних умовах транспортної галузі Україні ППЗТ зберігають найважливіше місце у транспортній системі. Нажаль, більша частина під'їзних колій, які обслуговують ППЗТ, є малодіяльними. У зв'язку з цим для вітчизняного залізничного транспорту незагального користування особливо актуальним є формування логістичних технологій з метою зменшення собівартості обслуговування клієнтури та скорочення обігу вагонів на під'їзних коліях.

Важливим кроком до забезпечення прибутковості і конкурентоспроможності ППЗТ є формування на її основі цілісної структури з централізованим управлінням і відносною автономністю окремих підприємств - філій. З точки зору системного підходу, організація такої структури дозволяє отримати додатковий загальносистемний ефект в умовах використання інформаційно-керуючих технологій на базі логістичних принципів.

Процес розвитку залізничного транспорту незагального користування відбувається в умовах наявності негативної динаміки темпів зносу локомотивів, вагонів, вантажо-розвантажувальних механізмів, колій та інших засобів транспорту: в теперішній час величина зносу основних фондів становить 70-80% [1].

Однією з найважливіших задач раціонального функціонування кожного з об'єктів ППЗТ є визначення потрібного інвентарного парку локомотивів і умов його раціонального використання і перерозподілу в тому числі - за територіальною ознакою. Для цього необхідно врахувати вплив комплексу різних факторів таких як обсяг маневрових робіт, кількість подавань-прибирань, тривалість подавань прибирань, відстань слідування до під'їзних колій, тонно-кілометрову роботу, відсоток локомотивів, що перебувають на технічних обслуговуваннях і поточних ремонтах у депо [2].

Поряд з формальним аналітичним визначенням існують наступні об'єктивні фактори, які впливають на потрібну кількість локомотивів:

- територіальне розміщення об'єктів – географічно можуть бути розташовані на великій відстані від баз резерву, що не дозволяє у пікові часи здійснювати подавання-прибирання вагонів, а також маневрову роботу;
- територіальне розміщення під'їзних колій підприємств-клієнтів – вони можуть бути розташовані на великій відстані від одного. Це потребує утримання додаткового парку локомотивів з низьким коефіцієнтом завантаження при малих обсягах роботи;
- непродуктивне використання локомотивів – відбувається за рахунок великого обсягу маневрових пересувань, які пов'язані зі збіркою груп вагонів для подавання-прибирання, переформування груп вагонів згідно оперативних вимог клієнтів;
- вичерпання строку служби локомотивів – знижується ефективність експлуатаційної роботи, зменшується надійність роботи, що потребує наявності постійного „гарячого” резерву.

Остаточне прийняття рішення про раціональну кількість локомотивів необхідно приймати на основі техніко-експлуатаційної оцінки доцільності утримання певного парку локомотивів [3].

Таким чином, запропоновано підходи щодо визначення раціональної кількості одиниць локомотивного парку для мережі залізничного транспорту незагального користування, але для реалізації поставленої задачі цього недостатньо. В умовах впровадження ресурсозберігаючих технологій доцільно впровадити найбільш сприятливі умови взаємодії окремих об'єктів транспорту незагального користування на основі принципу корпоративної єдності.

Література:

1. Панкратов В.И. Математическая модель динамики рыночного процесса предоставления и реализации транспортных услуг / И.Г. Филиппенко, В.И. Панкратов // Східно- Європейський журнал передових технологій. – 2006.- № 5/2. – С. 18-24.
2. Vorkut T.A. Haulage Company ATP: logistics decisions for restructuring. – Oak Brook, IL: CLM, 2000. – 44 p.
3. Данько М.І., Балака Є.І., Панкратов В.І. Проблеми підприємств промислового залізничного транспорту і деякі напрямки їх вирішення // Залізничний транспорт України. -2008.- №3.- С. 48-50.